Deutscher Bundestag **Drucksache 17/5993**

17. Wahlperiode 26. 05. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Nicole Maisch, Dr. Gerhard Schick, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Schiffsfinanzierung in Deutschland

Die Schifffahrt in Deutschland steht mit ca. 3 700 finanzierten Schiffen im Jahr 2010 auf Platz 2 weltweit hinter Japan. Das Kapital zum Bau bzw. Erwerb eines Schiffes durch einen Fonds teilt sich auf in private Kapitalgeber bzw. Anleger (Eigenkapital) einerseits sowie Banken (Fremdkapital) andererseits. Bisher betrug das Verhältnis am Gesamtkapital ca. 40 Prozent Eigenkapital bzw. 60 Prozent Fremdkapital. Es handelt sich bei Schiffsfonds meist um geschlossene Fonds; die Kapitalgeber investieren als Kommanditisten in Kommanditgesellschaften (KGen/Ein-Schiff-Gesellschaft). Die Anleger gehen eine unternehmerische Beteiligung ein, die mit entsprechend hohem Risiko verbunden ist.

Die Krise der Weltwirtschaft und der damit verbundene geringere Austausch von Waren zwischen den Kontinenten hat auch einen Einbruch der Frachtraten mit sich gebracht. Dadurch sank die Liquidität bei den Schiffseignern und viele geplante Neubauaufträge wurden auf Eis gelegt bzw. bereits abgeschlossene storniert. Dies traf sowohl die Werften weltweit mit Auftragsrückgängen von bis zu 90 Prozent innerhalb von nur zwei Jahren sowie die Schiffsfinanzierer (Banken, Emissionshäuser), die lange Zeit ein starkes Auftragswachstum von Neuemissionen verzeichnen konnten.

Bei der Auflage von Schiffsfonds sind Prognoserechnungen gesetzlich vorgeschrieben, die die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) auch vor der Publikation kontrollieren muss. Die Art der Konzeptionierung und des investierten Objekts ist nicht vorgeschrieben. Die Anlage in Schiffsfonds stellt für alle Beteiligte (Reeder, Banken, Privatanleger) ein hohes Risiko dar. Hier ist es sinnvoll, transparente Richtlinien für die Beratung von Bankkunden zu erarbeiten und die Banken bzw. Vermögensberater bei der Erfüllung ihrer Informationspflicht besser zu kontrollieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Unternehmensstruktur (Anzahl und Sitz der Unternehmen, Anzahl der Mitarbeiter, Umsatz) bestand in den vergangenen Jahren in der Schiffsfinanzierungsbranche (bitte nach den Jahren 2000 bis 2010 und den Bereichen Banken und Emissionshäuser aufgliedern)?

2. Welche Anzahl an finanzierten Schiffen wurde insgesamt inkl. Neuemissionen pro Jahr durch deutsche Emissionshäuser und Banken verwaltet bzw. neu aufgelegt (bitte jeweils nach den Jahren 2000 bis 2010 aufgliedern)?

   a) Welches Kapitalvolumen stellt dies insgesamt bzw. jährlich dar?

   b) Welche Quote Eigenkapital/Fremdkapital gab es hier im Jahresdurchschnitt aller Fonds?

3. Welche Formen der Schiffsfinanzierung gibt es in Deutschland, und welche Finanzierungsmöglichkeiten von Schiffen werden nach Information der Bundesregierung in anderen Staaten mit großer Schifffahrtstradition (Japan, Griechenland, Norwegen etc.) gewählt?
4. Wird der Standort Deutschland nach Ansicht der Bundesregierung für Schiffsfinanzierungen in den folgenden Jahren weiterhin interessant bleiben?
   a) Welche Maßnahmen sind nach Auffassung der Bundesregierung nötig, um Deutschland bei der Schiffsfinanzierung weiterhin auf den ersten Plätzen zu halten?
   b) Plant die Bundesregierung diesbezüglich, konkrete Maßnahmen zu ergreifen, und wenn ja, welche?
   c) Welche Rolle kann dabei nach Auffassung der Bundesregierung eine Ausrichtung in nachhaltige (ökologisch, finanziell und sozial) Projekte im Schiffssegment spielen?
5. Welche Auswirkungen hatte die Krise nach Ansicht der Bundesregierung auf die Zusammensetzung der bestehenden Flotte und Neubestellungen, und welche veränderten Unternehmensausrichtungen bzw. Marktänderungen sind nach Ansicht der Bundesregierung zu beobachten?
   a) Welche Mitarbeiterentwicklung ist in der Schiffsfinanzierung insgesamt von 2000 bis 2010 (bitte nach den Jahren 2000 bis 2010 aufgliedern) zu beobachten?
   b) Welche Handlungsschwerpunkte staatlicherseits ergeben sich nach Ansicht der Bundesregierung infolge der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise in Bezug auf die Schiffsfinanzierung?
6. Welche Rolle werden nach Ansicht der Bundesregierung die Banken in Bezug auf die Schiffsfinanzierung in den kommenden Jahren spielen, unter besonderer Berücksichtigung des geringeren Risikoengagements der Banken und der Kreditvergabekriterien der Basel-II- bzw. Basel-III-Abkommen?

Tonnagesteuer

7. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf bei der Besteuerung von Kommanditgesellschaften vom sog. Transparenzprinzip hin zum sog. Trennungsprinzip (gemäß eines Vorschlags des Gutachtens zur Bewertung der 20 größten Steuersubventionen – „Evaluierung von Steuersubventionen“, hier „Tonnagesteuer“, Fifo Köln, ZEW Mannheim, Dez. 2009), und wenn ja, wie sollten sich Struktur und steuerliche Veranlagung von Kommanditgesellschaften darstellen?
8. Hält die Bundesregierung weiterhin an der Tonnagesteuer im Rahmen des Maritimen Bündnisses fest?
   a) Wie begründet sie ihre Antwort?
   b) Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf angesichts der Tatsache, dass die Vereinbarung im Rahmen des Maritimen Bündnisses, bis Ende des Jahres 2010 600 Seeschiffe unter deutsche Flagge zu stellen, nicht erfüllt wurde?
9. In welcher Form liegen der Bundesregierung Einschätzungen über die Höhe der Steuereinnahmen aus der Besteuerung des Tonnagegewinns gemäß § 5a des Einkommensteuergesetzes (EStG) vor (bitte auch die Höhe beziffern und nach den Jahren 2000 bis 2010 aufgliedern)?
   a) In welcher Form liegen der Bundesregierung Einschätzungen über die Höhe der Steuermindereinnahmen bzw. Steuermehreinnahmen aus der

Besteuerung des Tonnagegewinns gemäß § 5a EStG vor (bitte auch die Höhe beziffern und nach den Jahren 2000 bis 2010 aufgliedern)?

b) Auf Grundlage welcher Berechnung wird dies durch die Bundesregierung ermittelt?

c) Mit welchen Schätzungen über den Umfang des Subventionsvolumens für die Schiffsbranche rechnet die Bundesregierung für das laufende Jahr 2011 sowie für die folgenden Jahre 2012 und 2013?

d) Wie steht die Bundesregierung zu einer möglichen Verankerung der Tonnagegewinnermittlung zukünftig im Kapitalsteuergesetz, und welche Auswirkungen auf die Schiffsfinanzierung in Deutschland würde dies mit sich bringen?

10. Wird den Reedern in Bezug auf die Optimierung für die Tonnagesteuer Flexibilität in Krisenzeiten gewährt (etwa durch frühzeitigen Ausstieg aus der Tonnagesteuer innerhalb des 10-Jahres-Optionszeitraums), und wenn ja, inwieweit und unter welchen Bedingungen?

11. Wie bewertet die Bundesregierung den weiter anhaltenden Boom der Kreuzschifffahrt auf hoher See für den Schifffahrts- und Tourismusstandort allgemein und in Bezug auf die Schiffsfinanzierung?

a) Welchen Stellenwert misst die Bundesregierung der Finanzierung von Kreuzfahrtschiffen von Deutschland aus bei?

b) Welches Potenzial sieht die Bundesregierung bei der Finanzierung weiterer Kreuzfahrtschiffe von Deutschland aus?

c) Welche Möglichkeiten werden gesehen, damit weitere Kreuzfahrtschiffe für die Tonnagesteuer optieren?

12. Wäre es nach der Auffassung der Bundesregierung möglich, die Tonnagesteuer mit einer weiteren Bedingung, wie z. B. der Belohnung für besonders umweltfreundliche Schiffe nach dem norwegischen Tonnagesteuermodell, zu verknüpfen, und wenn ja, wie sollte dies nach Auffassung der Bundesregierung ausgestaltet werden, und wenn nein, warum nicht?

13. Welchen Grund sieht die Bundesregierung dafür, dass trotz der gestiegenen Anzahl sowohl der von Deutschland aus finanzierten als auch der unter Tonnagesteuer fahrenden Schiffe die Anzahl der insgesamt beschäftigten Besatzungsmitglieder (1991 bis 2006) abnahm, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Verbraucherschutz

14. Wie viele Fälle sind der Bundesregierung bekannt, in denen Kunden in Bezug auf die Informationspflicht bei Geldanlagen bei risikoreichen Investitionen durch die Banken nicht bzw. nur ungenügend aufgeklärt worden sind?

a) Wie viele Fälle von Geschädigten sind der Bundesregierung bei der Anlageberatung von Schiffsfonds bekannt?

b) Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, und welche Maßnahmen wird sie ergreifen, um diese Missstände zu beheben?

15. In wie vielen Fällen gab es von 2000 bis 2010 (bitte nach den Jahren 2000 bis 2010 aufgliedern) Insolvenzen von Schiffsgesellschaften?

a) Sind der Bundesregierung Zahlen darüber bekannt, in wie vielen Fällen das eingesetzte Kapital der Anleger/Gesellschafter nicht ausreichend war und aufgestockt werden musste (wenn ja, bitte nennen)?

b) Sind der Bundesregierung Zahlen darüber bekannt, in wie vielen Fällen das eingesetzte Kapital der Anleger/Gesellschafter ganz verloren gegangen ist und der Fonds abgewickelt werden musste (wenn ja, bitte die Anzahl und die Kapitalverluste nennen)?

16. Wie hoch sind die durchschnittliche, die mittlere und die höchste Vermittlungsprovision (in Prozent) bei Schiffsfonds bei der Vermittlung durch Banken, und wie hoch sind nach Erkenntnissen der Bundesregierung die sog. weichen Kosten im Rahmen der Auflage von Schiffsfonds, z. B. durch den Vertrieb der Emissionshäuser, und welche Rechtsgrundlage kann hierfür jeweils herangezogen werden?

17. Welche rechtlichen Änderungen beabsichtigt die Bundesregierung bezüglich der Ausstiegs- und Schadenersatzmöglichkeiten für die Anleger von Schiffsfonds?

Berlin, den 26. Mai 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333